RELAÇÕES E REGISTROS SOBRE A IMIGRAÇÃO PORTUGUESA NO RIO DE JANEIRO. UMA ANÁLISE CRÍTICA DAS FONTES

Ismênia de Lima Martins

O Brasil, como sabemos, caracteriza-se por ser um país de imigrantes, quadro em que se destaca o fluxo populacional contínuo com Portugal, nos cinco séculos. No início, o colonizador. Depois, o imigrante, que participou da formação da classe trabalhadora e deixou expressivas marcas em outros campos profissionais do país.

As cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Santos atraíram majoritariamente os imigrantes e, ainda hoje, são fortes os signos identitários e capitais lusos ali encontrados. Entretanto, a situação de ex-colônia e os conflitos inerentes a essa relação, a língua e os costumes comuns acabaram por trazer uma espécie de "invisibilidade" a essa imigração, mascarando, inclusive, as diferenças que subsistem em seu interior. Em outras palavras, nem sempre os portugueses são reconhecidos como imigrantes e, consequentemente, não tiveram a sua presença e o seu legado estudados sistematicamente.

Existe, portanto, acentuada carência de estudos sobre grandes movimentos migratórios, lacuna que repercute tanto no país de acolhimento como na sociedade de origem. Esta lacuna se estende aos movimentos de retorno, ocorridos com certa freqüência, que também deixaram seus registros nos quadros sócio-econômicos em que se inseriram.

No momento ocorre um esforço internacional de várias instituições de ensino e pesquisa, em parceria com o CEPESE (Centro de Estudos da População, Economia e Sociedade), para a cooperação sistemática no estudo das migrações entre os dois países[1].

As instituições arquivísticas do Rio de Janeiro possuem vasta documentação sobre a imigração portuguesa, existindo registros também em São Paulo e em algumas capitais onde a presença lusa foi importante.

Sem falar de acervos particulares e de associações portuguesas, imprensa, literatura, relatos diversos, enfim material a ser inventariados como fontes privilegiadas de uma história que está para ser construída.

Outro ponto a considerar são as pressões atuais, quando se assiste à crescente entrada de imigrantes brasileiros, que elegem Portugal como porta de acesso a melhores condições de vida na Europa.

A documentação existente se reveste de grande interesse, não apenas para a pesquisa acadêmica, mas também para a pesquisa probatória, sendo grande a procura por pessoas interessadas em obter certificação de desembarque de seus antepassados, a partir do final do século XIX.

Note-se o caráter sócio-cultural da pesquisa, que, ao fornecer amplo levantamento das fontes sobre a imigração portuguesa e sobre o imigrante luso no Brasil, facilita aos cidadãos dos dois países a defesa, comprovação e resguardo de seus direitos, além de contribuir na construção de políticas que incrementem a lusofonia e a proteção da memória da comunidade portuguesa no Brasil.

Considerando a importância da parceria com os pesquisadores lusos reunidos em torno do projeto do Cepese, no caso brasileiro elegeu-se como fundo arquivístico prioritário as listagens de imigrantes e de vapores, por ser a documentação que melhor dialoga com os passaportes emitidos nos diferentes distritos e já levantados aos milhares, por aqueles profissionais.

O Arquivo Nacional, maior depositário deste acervo, tem acolhido e integrado propostas de diferentes instituições de ensino e pesquisa, principalmente daquelas sediadas no Rio de Janeiro.

O fundo documental é constituído por listagens de passageiros das embarcações que chegaram aos portos brasileiros, fichas consulares de qualificação, entradas e saídas ou pedidos de vistos, n período entre 1875 e 1964, no total de 451, 52 metros lineares. Para que se possa avaliar o volume do acervo, a estimativa entre 1875 e 1900 é de 1,8 milhão de registros[2].

Para maior controle e efetiva preservação, pretende-se a inserção das informações numa base de dados e a microfilmagem das listas de passageiros, de acordo com as normas internacionais da descrição arquivística.

Além da complexidade inerente às próprias fontes, as dificuldades dos pesquisadores crescem principalmente em face dos sucessivos rearranjos institucionais sofridos pelos orgãos governamentais encarregados dos negócios de imigração e colonização, que alavancaram alterações contínuas da legislação sobre o tema.

Vale dizer que houve períodos em que as províncias gozaram de autonomia para legislar sobre a entrada, financiamento, recepção e a inserção do imigrante no mundo do trabalho, caracterizando uma vasta teia de exigências burocráticas e decisões legislativas que não estão acessíveis ao pesquisador e demandam acentuado esforço investigativo para sua compreensão.

A fim de contribuir para o entendimento das questões assinaladas anteriormente, optou-se, em primeiro lugar, por historicizar os órgãos de imigração dentro da perspectiva temporal enunciada. Em segundo lugar, será elaborada uma análise pormenorizada de uma das fontes que hoje integra o fundo documental da Divisão de Polícia Marítima Aérea e de Fronteira, a saber, as listagens de vapores, caracterizando, de um lado, um estudo de rotas, sua tipologia e os aspectos materiais da documentação, e, de outro, uma análise crítica dos dados coletados.

1. ÓRGÃOS DE IMIGRAÇÃO (1850-1944)

Ao longo de quase duzentos anos foram diversas e profundas as mudanças que afetaram esses órgãos, no tocante às atribuições, vinculação institucional ou período de existência, ao fundo e aos aspectos de natureza econômica e política que as determinaram. Basta refletir que inicialmente, em 1808, a Intendência Geral de Polícia tivesse a restrita competência para emitir passaporte. Em 1842, já como Polícia da Corte, acumulasse as atribuições de vigilância e concessão de passaportes. Posteriormente, apenas em 1941, a polícia volta a se incumbir dos serviços de imigração e colonização. Nos cem anos que separam as duas datas, foi ora no âmbito da agricultura, ora no da indústria, que a questão imigratória esteve subordinada.

Como não poderia deixar de ser, 1850 é um marco na definição institucional do processo de ocupação de terra, povoamento, colonização e ordenação legal da presença do imigrante. Não é coincidência portanto que a Repartição Geral de Terras Públicas tenha sido criada no bojo da chamada Lei de Terras.

O governo imperial, em 1861, instituiu a Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, cuja estrutura incluía dois setores; a Diretoria de Terras Públicas e Colonização e a Diretoria dos Correios, esta encarregada dos negócios relativos aos paquetes estrangeiros. Tal secretaria foi objeto de duas reformas, mantidas, porém, as atribuições relativas à colonização e à imigração.

Em 1876 foi baixada uma legislação mais precisa sobre o assunto, desta feita a cargo da Inspetoria Geral de Terras e Colonização. Em sua esfera de competência constava a promoção da imigração espontânea, a fiscalização dos contratos celebrados para a importação de imigrantes, o registro ou matrícula dos mesmos com declaração de nome, estado civil, nacionalidade, profissão, lugar de destino e datas de entradas e saída.

Após o 13 de Maio e o 15 de Novembro, em 1892 foi aprovado o regulamento para o serviço das delegacias, cabendo-lhes a fiscalização e imediata direção de todo o serviço concernente ao recebimento, alojamento, expedição e colocação de imigrantes, além do que se referisse à concessão de burgos agrícolas, de acordo com as ordens da Inspetoria Geral de Terra e colonização na capital federal ou dos governos estaduais nos casos especiais.

Em 1891 a reforma administrativa modificara a antiga Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, que viria a ser extinta, assim como a Inspetoria Geral de Terras e Colonização, em 1896. Surge a Secretaria de Estado dos Negócios e Indústria, Viação e Obras Públicas, que recebeu em sua estrutura a Diretoria Geral da Indústria, encarregada dos assuntos relativos à imigração a partir de 1897.

Dez anos depois, em 1906, a Secretaria de Estado dos Negócios e Indústria, Viação e Obras Públicas deu lugar à Secretaria de Estado dos Negócios de Viação e Obras Públicas, ao mesmo tempo em que surgiram o Ministério e Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Indústria e Comércio, a que

passa a se subordinar a Diretoria Geral de Agricultura Animal, responsável diretamente pela Hospedaria de Imigrantes da Ilha das Flores, e a Diretoria Geral do Serviço do Povoamento.

Essas Diretorias possuíam um rol extenso de atribuições, a saber, encaminhar e inspecionar os trabalhos concernentes aos serviços de imigração e colonização, promovidos ou auxiliados pelo governo federal; promover a introdução de imigrantes por iniciativa própria ou por conta do governo federal e superintender os serviços de recepção, desembarque, hospedagem e expedição dos mesmos; efetuar o registro ou matrícula dos imigrantes recebidos, e dos espontâneos que constarem das notas fornecidas pelas companhias de navegação, com indicação de nome, estado civil, nacionalidade, profissão, data da chegada, destino e nome dos vapores que os transportaram e prover o estabelecimento imediato desses imigrantes.

Deveria ainda proceder ao estudo dos assuntos do interesse das ações de povoamento do solo nacional; dar andamento ao expediente relativo à fundação dos núcleos coloniais e à localização de imigrantes sob a administração da união ou por ela auxiliados; organizar orçamentos e projetos de trabalhos referentes aos serviços a seu cargo; preparar estatísticas acerca dos serviços de imigração e colonização; e, finalmente, reunir dados e informes para a divulgação em países estrangeiros.

A unidade administrativa citada, em 1909, passou a se chamar Diretoria Geral do Povoamento do Solo, sem alterar suas atribuições. Entretanto, em 1911, novo regulamento foi baixado, estabelecendo que o Serviço de Povoamento compreenderia uma diretoria com sede na capital federal, inspetorias nos estados, colônias ou núcleos coloniais e hospedarias de imigrantes.

Novo arranjo ocorre em 1918, com a criação do Departamento Nacional do Trabalho, cujos encargos objetivavam o preparo e a execução das medidas referentes ao trabalho em geral; a direção e proteção das correntes imigratórias e a superintendência da colonização nacional e estrangeira. Cabia à sua terceira divisão a imigração, a emigração, repatriação e ainda a administração da Hospedaria da Ilha das Flores, das inspetorias e dos núcleos coloniais. Esse departamento deve ter sido extinto em 1930, porque no ano seguinte, surge um órgão com o mesmo nome, porém com atribuições bem diferentes.

Em 1931 apareceu o Departamento Nacional de Povoamento do Ministério do Trabalho, Industria e Comércio, ao qual competia a superintendência e fiscalização dos serviços de imigração e colonização promovidos diretamente pela união ou por intermédio dos estados, empresas de viação férrea e fluvial, associações, outras empresas e particulares; fiscalização dos portos e fronteiras, com o concurso das autoridades de saúde, polícia e alfândega, da entrada de estrangeiros no país; amparo e orientação das correntes migratórias; organização do escritório oficial de informações e colocação de trabalhadores e manutenção de agências públicas nos portos mais convenientes; fiscalização das agências de venda de passagem, de câmbio e de colocação, mantidas por companhias, empresas ou particulares.

Em 1938 nova alteração transformou o Departamento Nacional de Povoamento em Departamento Nacional de Imigração, mantendo inalterada sua competência. Entretanto, pouco tempo depois, em 1941, as atribuições relativas à fiscalização da entrada e permanência de imigrantes no país, inclusive os registros dos mesmos, passaram a competir à Delegacia de Estrangeiros, órgão subordinado à polícia civil do Distrito Federal, também responsável pela repressão e processamento de todos os crimes, contravenções e inflações previstas na legislação de entrada e permanência de estrangeiros; organização dos processos de expulsão; sindicâncias necessárias aos processos de naturalização; investigações em torno de atividades ilícitas de estrangeiros ou nacionais contra os interesses da polícia imigratória.

Em virtude da guerra, em junho do mesmo ano, foram acrescidas atribuições relativas a quaisquer atividades dos estrangeiros.

Mais tarde, em 1944, houve a transformação da polícia civil do Distrito Federal em Departamento Federal de Segurança Pública, subordinando a Delegacia de Estrangeiros à Divisão de Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras, dentro da estrutura do Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Sua competência resumia-se à execução, fiscalização e orientação dos serviços de polícia marítima, aérea, fluvial, portuária, imigratória e de fronteiras.

Finalmente, em 1970, a documentação da DPMAF foi recolhida ao Arquivo Nacional, constituindo-se desde então num dos mais importantes fundos para a pesquisa sobre a entrada de estrangeiros n Brasil.

Para facilitar a compreensão do exposto, abaixo um quadro com as transformações institucionais dos órgãos de imigração no período:

DATAS	ORGÃOS
1850	Repartição Geral das Terras Públicas
1861	Diretoria de Terras Públicas e Colonização
1876	Inspetoria Geral de Terras e Colonização
1897	Diretoria Geral da Indústria
1906	Diretoria Geral de Agricultura Animal/ Diretoria Geral do Serviço de Povoamento
1909	Diretoria Geral do Povoamento do Solo
1918	Departamento Nacional de Trabalho
1931	Diretoria Geral do Povoamento
1938	Departamento Nacional de Imigração
1941	Delegacia de Estrangeiros
1944	Divisão de Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras

Em face de tantas alterações, importa dizer que o conjunto da documentação produzida por inúmeros órgãos, que se sucederam no tempo, está dividido em vários fundos documentais, cabendo destacar o fundo do Departamento

Nacional de Povoamento, onde está contida a documentação relativa às hospedarias e à agência central de imigração[3], e o fundo da Divisão de Polícia Marítima Aérea e de Fronteira, no qual se encontram as relações de vapores.

Finalmente, importa assinalar que, em virtude das constantes alterações da legislação, deu-se uma tal proliferação de documentos, que resultou em casos de duplos registros, situação onde um imigrante foi registrado em diversos órgãos, o que dificulta a produção e interpretação correta das estatísticas sobre a imigração no período.

2. AS RELAÇÕES DE VAPORES DO ARQUIVO NACIONAL: ANÁLISE CRÍTICA DAS FONTES

Uma relação de vapor é, de modo geral, uma listagem dos nomes dos passageiros da 3.ª classe dos vapores, escrita à mão pelo capitão do navio, que, muitas vezes, denomina esses passageiros de "emigrantes".

As constantes alterações na legislação imigratória e nos órgãos de controle da imigração produziram um certo "descontrole" sobre o registro do imigrante no seu desembarque no Brasil. Assim, os dados contidos nestas listagens variam conforme os objetivos imediatos desses órgãos e principalmente, dos interesses do capitão e o seu grau de comprometimento com o negócio da contratação e transporte de imigrantes.

Dessa forma, as listagens de vapores contêm informações variadas, ora abundantes, ora escassas, mas quase sempre reveladoras do mundo particular em que se transformou o negócio da contratação e transporte de imigrantes no último quartel do oitocentos, e que demandam um exame criterioso para sua avaliação.

A fim de dar conta da complexidade dessa documentação, foi construída a amostra com quinze vapores, que se caracterizam por cumprir rotas diferenciadas, com destaque para os diferentes portos de procedência e por transportarem tanto imigrantes espontâneos, como carregamentos de contratados. Da mesma forma, transportavam simultaneamente imigrantes portugueses e de nacionalidades diversas.

Para tanto, foram selecionados quatro períodos diversos, que representam variadas conjunturas políticas, tanto no Brasil como na Europa – 1882-1892--1902-1912, o que vai implicar na maior ou menor entrada de imigrantes no Brasil, a saber:

- Vapor La Plata, not. 1789, de 30/10/1882, Lisboa-Pernambuco-Bahia-RJ (145 imigrantes).
- Vapor Senegal, not. 1723, de 11/7/1882, Bordeaux-Lisboa-Dacar-Pernambuco-Bahia-RJ (61 imigrantes)
- Vapor Copérnicus, not.1802, de 7/12/1882, Liverpol-Lisboa-Funchal-Bahia-RJ (38 imigrantes).

- Vapor Clyde, not. 4812, 20/07/1892, Southampton-Vigo-Lisboa-Bahia-RJ(105 imigrantes).
- Vapor Córdova, not. 4863, de 28/9/1892, Bordeaux-Vigo-Açores-Leixões-Lisboa-RJ (394 imigrantes)
- Vapor Malange, not.4903, de 10/11/1892, Ilha da Madeira-RJ (348 imigrantes).
- Vapor Tamar, not. 4905, 20/12/1892, Vigo-Leixões-Lisboa-RJ (375 imigrantes).
- Vapor Danube, not. 7880, 25/4/1902, Southampton-Chebourg-Vigo-Lisboa-RJ (218 imigrantes).
- Vapor Belgrano, not.8040, de 24/9/1902, Hamburgo-Porto-Lisboa-Açores-RJ (235 imigrantes).
- Vapor Atlantique, not.8121, de 1/12/1902, Bordeaux-Vigo-Lisboa-RJ (158 imigrantes).
- Vapor Nile, not 7962, de 21/7/1902, Chebourg-Lisboa-São Vicente-Bahia-RJ (95 imigrantes).
- Vapor Frísia, not.13172, de 20/2/1912, Amsterdan-Lisboa-RJ (245 imigrantes).
- Vapor Hamburgo, not. 13186, de 1/3/1912, Hamburgo-Boulogne-Lisboa-Madeira-Pernambuco-Bahia-RJ (700 imigrantes).
- Vapor Clyde**,** not. 13206, de 12/3/1912, Southampton-Chebourg-La Coruña-Leixões-Pernambuco-Bahia-Rio de Janeiro (512 imigrantes).
- Vapor Holandia, not. 13423, de 12/8/1912, Amsterdan-La Coruña-Vigo-Lisboa-RJ (392 imigrantes).

2.1. Das rotas e trajetos dos vapores

No que concerne às rotas, os vapores que transportavam portugueses – sejam eles engajados ou espontâneos –, seguiam os mais diversos trajetos, dos quais destacavam-se aqueles que tinham como ponto de partida os portos ingleses. Além dos portugueses, no último período, verifica-se, maior freqüência de vapores partindo de portos como Amsterdã e Hamburgo, o que se justifica pelo fato do transporte de engajados se ter constituído num grande negócio, que envolvia uma gama variada de pessoas, desde os capitães de navios às empresas internacionais de contratação, que, muitas vezes, sublocavam os contratados a outras empresas, como, por exemplo, a Casa Orey e Antunes, de origem portuguesa, e a Companhia Metropolitana Nacional, no Brasil, além dos funcionários de consulados e serviços de imigração nas duas pontas do atlântico[4].

Cabe chamar atenção para o fato de que imigrantes de diferentes nacionalidades constituíram conjuntamente uma experiência de embarcados ao longo da travessia marítima, no momento do trânsito entre dois mundos, aquele que deixaram com a emigração e o novo que pertencia ao futuro, nas sociedades de destino. A documentação não responde sobre as formas de sociabilidade desenvolvidas, apenas sugerem a sua reflexão.

2.2. Das listagens

As listagens de vapores não são documentos homogêneos, mas sim uma documentação que varia de tamanho e contém uma ou mais listagens sobre um determinado vapor. É possível cotejá-la com as informações constantes nos registros das hospedarias de imigrantes, documento menos completo que o inicialmente citado.

Segundo a amostra, é comum o documento conter uma única listagem, isto é, uma listagem feita e assinada pelo próprio capitão. No entanto, uma listagem pode vir sem assinatura, assim como pode vir assinada pelo comissário do porto ou algum oficial da imigração, como, por exemplo, o caso do vapor La Plata – de 30/10/1882, RV 1789, onde apenas se vê a rubrica do comissário (não se sabe se é da imigração ou do porto).

No caso de vapores que traziam contratados, além da listagem efetuada pelo capitão e por ele assinada, existem outras listagens anexadas, feitas pelas companhias de transporte e assinadas pelo intendente da imigração, pelo interprete e os responsáveis das companhias transportadoras e contratadoras dessa mão de obra. Nestes casos, sempre acompanhados do visto e carimbo do vice-consulado do local de procedência do vapor.

Exemplo disso é o vapor Hamburgo, 1/3/1912 – RV13186, e o vapor Holandia, de 12/8/1912, RV 13423. No caso destes vapores não foi observado o uso da expressão contratados ou engajados, apenas *emigrante* ou *ajuste* celebrado entre o governo e a firma "x".

No caso do vapor Hamburgo, quatro listagens foram encontradas: a primeira, de autoria do capitão, escrita numa folha com o timbre da companhia marítima e que relaciona um total de 707 emigrantes, russos, noruegueses, austríacos, alemães e portugueses. A segunda refere-se a passageiros, especialmente chamados pelo Serviço de Povoamento, embarcados pela Internacionale See-transport-Compagnie por conta do governo do Brasil, perfazendo uma listagem de 14 nomes. Uma terceira listagem se junta às outras, com o mesmo cabeçalho da anterior, mas sem a referência ao Serviço de Povoamento. São listados 284 nomes de emigrantes, polacos russos, austríacos noruegueses e um alemão. Finalmente, uma quarta listagem relaciona os passageiros portugueses contratados pela firma Orey e Antunes e Cia., por conta do governo brasileiro. Ao todo, são 384 emigrantes portugueses subsidiados, e mais quatro chamados por "ofício especial" do Serviço de Povoamento.

No cômputo geral dos vapores são 614 subsidiados e 18 fora de "ajuste", talvez espontâneos. Não há informações sobre os demais passageiros.

Há, ainda, uma declaração assinada pelo intendente da imigração, em que explica a situação do vapor e faz uma crítica, a única observada no conjunto analisado.

A documentação acima descrita também aponta para outro fato**,** a diferença de quantitativos entre as diversas listagens. Observe-se, mais uma vez, o caso do vapor Hamburgo. Entre a listagem do capitão e as demais informações cole-

tadas, apresenta-se uma diferença de 75 nomes, dos quais nada se sabe e que podem ser clandestinos ou espontâneos, pois a documentação não dá conta deles.

O mesmo acontece com a RV13423, vapor Holandia, que possui 5 listagens: a do capitão, com 390 passageiros. Uma listagem de contratados portugueses com 197 pessoas. Outra listagem de contratados de diversas nacionalidades, com 49 nomes. E duas listagens de bagagens, com 80 nomes de chefes de famílias portuguesas. A interpretação do documento levou à conclusão de que 290 passageiros eram portugueses, 197 contratados e 93 espontâneos. Sobre os demais 51 passageiros nenhuma palavra.

Há também o caso de uma única listagem conter determinado número de imigrantes e, ao final, antes da sua assinatura, o capitão informar outro quantitativo, caso do vapor Cordoba, 28/9/1992, RV 4863, procedente de Bordeax. Nele, 394 passageiros são relacionados, mas, ao final, o capitão declara em francês: *"arrête la presente liste au nombre de 452 passageurs"*.

O caso desse vapor, porém, complica quando se observa o número de ordem ao lado de cada nome. Um dos últimos passageiros é anotado com o número de ordem 910. Cabe supor, então, que se trata de um vapor com aproximadamente 1000 pessoas, que podem ou não estar distribuídas nas três classes, e que só desceram no porto do Rio de Janeiro, 394 passageiros. Sobre o destino dos outros passageiros nada se sabe.

A documentação, portanto, apresenta algumas lacunas que dificultam sua interpretação. No caso apontado anteriormente, uma solução possível seria o cotejamento dos dados existentes na RV, com a documentação dos outros portos fundeados pelo vapor.

Da mesma forma, a matemática observada nessas fontes contém somas duvidosas, que podem, num quantitativo maior de documentos, distorcer as estatísticas da imigração.

A imprecisão dos números permite enxergar, talvez a palavra seja especular, os espaços de negociação entre os agentes da emigração – capitães-contratadores-inspetores-emigrantes, oportunidade em que são embarcadas pessoas que não poderiam emigrar por força de legislação ou casos de clandestinos e situações similares.

Outro exemplo de diferentes listagens numa mesma documentação, é a do vapor de contratados, Malange, em 10 de novembro de 1892, RV 4963. São encontrados três diferentes listagens, duas preenchidas provavelmente pelo capitão e uma terceira pelo vice-consul da Ilha da Madeira. A primeira é relacionada como de "*emigrantes*", envolvendo 150 passageiros; a segunda, é rubricada como *3ª. classe*, e assinala 209 pessoas. Já a terceira é de *contratados* e cita 139 pessoas. Pode ser que a terceira listagem refira-se àquela primeira, do capitão, que traz um conjunto maior de informações que a primeira e a segunda listagem, que trata dos emigrantes espontâneos. É uma versão possível. Sobre a diferença quantitativa entre a primeira e a terceira listagem, porém, não existe informação.

De acordo com a amostra construída, não são comuns os casos em que o próprio capitão fornece os números exatos de forma tão clara quanto no vapor Clyde, de RV 13206, em que são listados os passageiros desembarcados das três classes e os em trânsito, o que fez tanto na folha inicial como na última folha da relação[5].

Outro caso raro, foi a listagem de bagagens constante da documentação do vapor Holandia, not. 13423. São duas listagens que informam não apenas o quantitativo, mas o tipo de bagagem, a saber: nome do chefe/quantidade de volumes/número de ordem/marcas/espécies (caixas e caixões/malas e baús/ amarrados e sacos/cestos e diversos).

De modo similar, apenas três relações indicaram o quantitativo de tripulação, casos do vapor *Córdova*, RV. 4863, com 421 passageiros em trânsito, dos quais 394 eram imigrantes portugueses, e que assinala apenas 50 homens de tripulação. Outro caso, é o do já conhecido vapor *Hamburgo*, onde 100 tripulantes trabalhavam para 707 passageiros. Já o vapor *Clyde*, RV. 13206 informa um efetivo de 166 membros. Vale lembrar que uma das formas usuais de pagamento da passagem era o engajamento de imigrantes no serviço de bordo[6], o que nunca é esclarecido na documentação.

2.3. Dos aspectos materiais da documentação

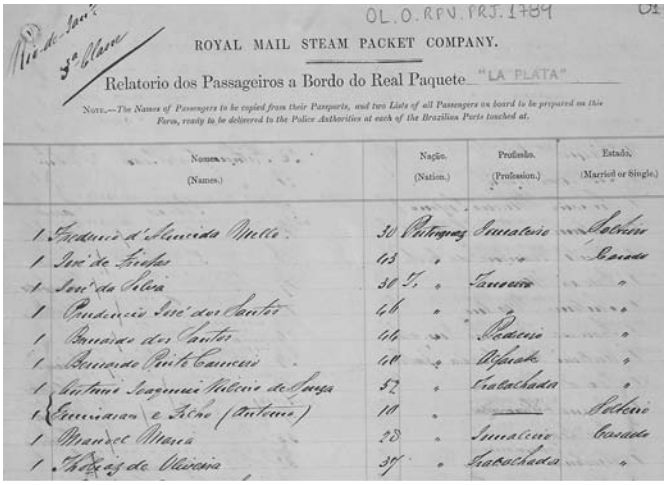
Uma relação de vapor pode apresentar as formas mais diversas, não seguindo um padrão fixo. Apresentam diferenças quanto aos cabeçalhos, conteúdo das informações existentes, estado de conservação, etc. A fim de objetivar os resultados do estudo, foi organizada uma seleção dos problemas observados na documentação, que caracterizam a tipologia da fonte.

2.3.1. Da ausência de padrão: modelos de listagens

De acordo com os dados levantados, não havia um padrão oficial para os relatórios (listagens) dos vapores, nem mesmo um formulário a ser preenchido pelo serviço de imigração. Quase sempre eram subscritas em folhas com o timbre da Cia. de Navegação. Da mesma forma, os itens relacionados eram os mais variados possíveis e podiam ou não ser preenchidos. Assim, o relatório acabava por se transformar num documento muito pessoal do capitão, isto é, a quantidade de informações se condicionava a seu maior ou menor interesse.

No *Vapor La Plata***,** de 30/10/1882, RV 1789, por exemplo, foi observado o tipo de listagem mais simples. Seu cabeçalho registrava apenas: "Relatório dos Passageiros a bordo do Real Paquete La Plata" e as informações existentes referiam-se ao nome, idade, profissão e estado (civil)[7] do passageiro. Curiosamente não traz informações do porto de procedência, ainda que faça referência às famílias existentes no vapor.

Vapor La Plata, Not. 1789, 30/10/1882. Lisboa – Rio de Janeiro. f.1



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY.

Relatorio dos Passageiros a Bordo do Real Paquete "LA PLATA"

É muito comum, como demonstrado no exemplo do *Vapor Senegal*, de 11/07/1882, RV 1723, que o relatório seja preenchido em outra língua. No caso citado, o cabeçalho está em francês, seguido por tradução: "Liste des passagers débarqués, a remettre dans les ports du Bresil a la Policie et a la Santé." Traz informações sobre o nome, profissão, idade, naturalidade e procedência.

Outro exemplo de heterogeneidade e complexidade de informações contidas nessa documentação, está no caso do *Vapor Córdoba* de 28/09/1892, RV 4863. Das relações analisadas, é um dos poucos que faz referência à República[8]. Em seu cabeçalho, lê-se *"Lista Geral de Passageiros. República dos Estados Unidos do Brazil*". Bastante detalhado, informa sobre a tripulação, o nome do oficial médico e a tonelagem do navio. Da mesma forma, apresenta um rol de 46 itens para serem preenchidos (pelo capitão), gerando uma massa enorme de informações, a saber: porto de embarque / n.º de ordem / n.º de passaporte / classe (1.ª / 2.ª / 3.ª emigrante), nome, sexo (f / m), idade (subdividido em 6 faixas), estado (casado / solteiro / viuvo), religião (católico / acatólico / diversos ou desconhecido), profissão (desconhecida / agricultor / artista), nacionalidade (segue uma lista com 15 países e um "diversos" para o caso da nação não ter sido qualificada anteriormente), nascidos, falecidos e observações gerais.

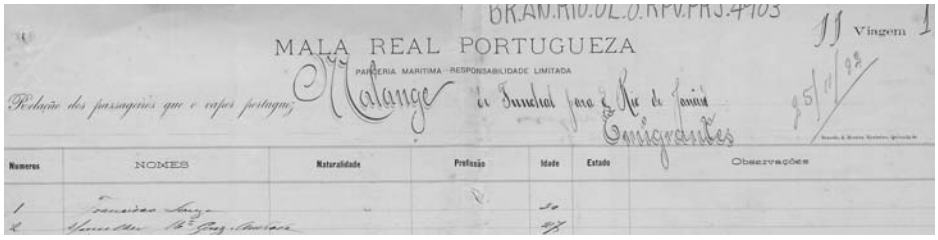
Vapor Cordovan, Not. 4863, 28/09/1892. Bordeaux – Rio de Janeiro. f.1

LISTA GERAL DE PASSAGEIROS

Republica dos Estados Unidos do Brazil

No *Vapor Malange*, de 10/11/1892, RV 4863, observou-se o caso dos vapores que tem mais de uma listagem. A que é visada pelo vice-consul possui cabeçalho especial*: "Lista dos emigrantes, que em 10 de novembro de 1892, seguem viagem da Ilha da Madeira para o Estado do Rio de Janeiro, Estados Unidos do Brazil, no vapor português Malange por conta do contracto celebrado pelo governo dos Estados Unidos do Brazil com a frota (ilegível) em 8 de outubro de 1890, transferido á companhia metropolitana e remetidos por José Antunes dos Santos, a saber..."*.

Vapor Malange, Not. 4903, 10/11/1892. Funchal – Rio de Janeiro. f.1


MALA REAL PORTUGUEZA

PARCERIA MARITIMA – RESPONSABILIDADE LIMITADA

Malange

Numeros | NOMES | Naturalidade | Profissão | Idade | Estado | Observações

Vapor Malange, Not. 4903, 10/11/1892. Funchal – Rio de Janeiro. f.4

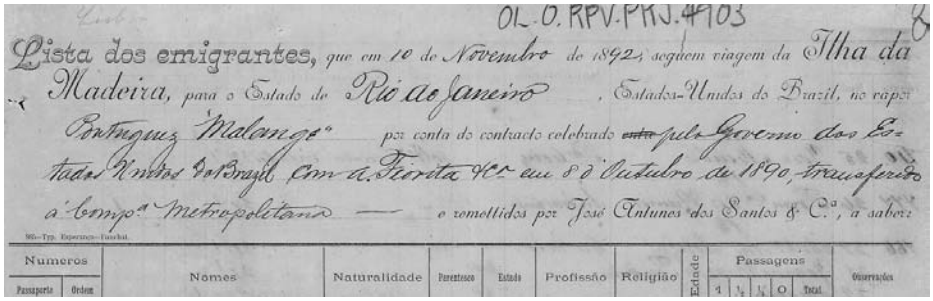
MALA REAL PORTUGUEZA

PARCERIA MARITIMA – RESPONSABILIDADE LIMITADA

Malange

Numeros | NOMES | Naturalidade | Profissão | Idade | Estado | Observações

Vapor Malange, Not. 4903, 10/11/1892. Funchal – Rio de Janeiro. f.8

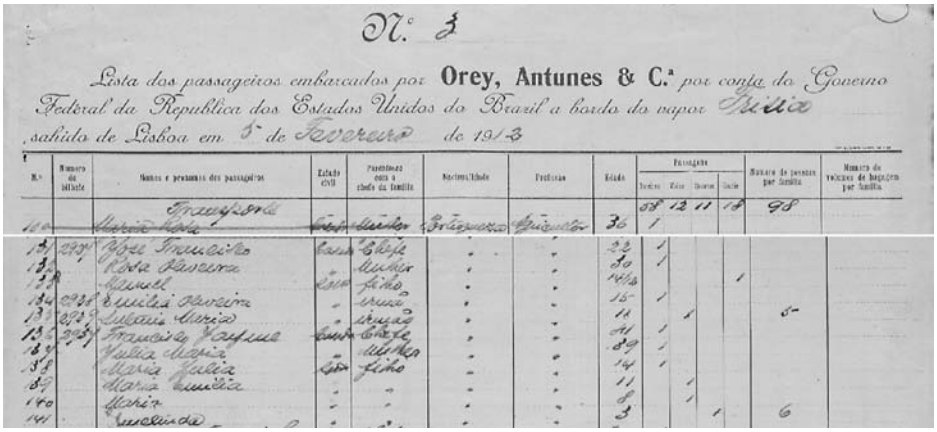


Lista dos emigrantes, que em 10 de Novembro de 1892 seguem viagem da Ilha da Madeira, para o Estado do Rio de Janeiro, Estados-Unidos do Brazil, no vapor Portuguez "Malange" por conta do contracto celebrado ~~com~~ pelo Governo dos Estados Unidos do Brazil com a Firma H.C. em 8 d'Outubro de 1890, transferido á Companhia Metropolitana — e remettidos por José Antunes dos Santos & C.ª, a saber:

Numeros		Nomes	Naturalidade	Parentesco	Estado	Profissão	Religião	Edade	Passagens					Observações
Passaporte	Ordem								1	½	¼	0	Total	

Um caso semelhante ao do *vapor Malange* é o *Frísia*, de 20/02/1912, RV 13172, que, por ser de contratados, fornece informações sobre a companhia contratadora, e possui itens acerca do parentesco com o chefe da família, números de pessoas da família e o número de bagagens por família.

Vapor Frísia, Not. 13172, 20/02/1912. Amsterdã – Rio de Janeiro. f.3, detalhe daf. 3

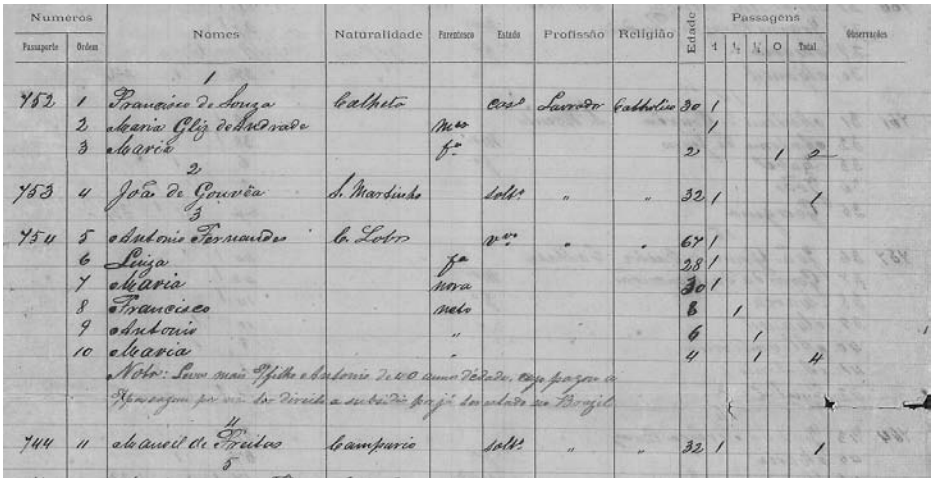


N.º 3

Lista dos passageiros embarcados por **Orey, Antunes & C.ª** por conta do Governo Federal da Republica dos Estados Unidos do Brazil a bordo do vapor Frisia sahido de Lisboa em 5 de Fevereiro de 1913

N.º	Numero do bilhete	Nomes e prenomes dos passageiros	Estado civil	Parentesco com o chefe da familia	Nacionalidade	Profissão	Edade	Passagens				Numero de pessoas por familia	Numero de volumes de bagagem por familia
								Terceira	Extra	Reserva	Unica		
100		Francisca [illegible]	[illegible]	Mulher	Portugueza	Guarda	36	1				98	
1	2237	José Francisco	casado	Chefe	"	"	32	1					
2		Rosa Ferreira	casada	Mulher	"	"	30	1					
3		Manuel	filho	filho	"	"	14½				1		
4	2238	Emilia Ferreira	-	neta	"	"	15	1					
5	2239	Luciano Maria	-	neto	"	"	11		1			5	
6	2240	Francisco Raposo	casado	Chefe	"	"	41	1					
7		Julia Maria	-	Mulher	"	"	39	1					
8		Maria Julia	filho	filho	"	"	14	1					
9		Maria Emilia	-	-	"	"	11		1				
10		Maria	-	-	"	"	8		1				
11		Lucinda	-	-	"	"	3			1		6	

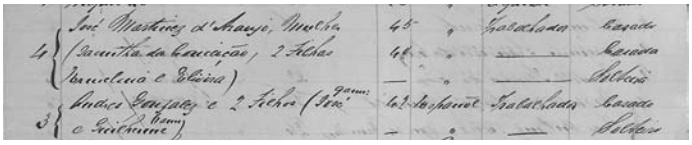
O grau de parentesco, no entanto, nem sempre é informado, assim como a naturalidade. O mais comum foi a confusão entre a nacionalidade e a naturalidade. O *vapor Malange*, mais uma vez é citado como exemplo. Nele, além de precisar a localidade da onde saiu o emigrante, o capitão identificava as relações familiares entre os passageiros.



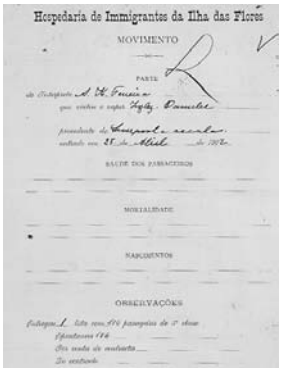
Numeros		Nomes	Naturalidade	Parentesco	Estado	Profissão	Religião	Edade	Passagens					Observações
Passaporte	Ordem								1	½	¼	O	Total	
752	1	Francisco de Souza	Calheta		Casd	Lavrador	Catholico	30	1					
	2	Maria Gliz de Andrade		Mer					1					
	3	Marcia		Fa				2				1	2	
753	4	João de Gouveia	S. Martinho		Solt.	"	"	32	1				1	
754	5	Antonio Fernandes	S. Lobo		Vo			67	1					
	6	Luiza		Fa				28	1					
	7	Maria		Neta				30	1					
	8	Francisco		neto				8		1				
	9	Antonio		"				6			1			
	10	Maria		"				4			1		4	
		Nota: Levo mais 2 filha e 2 filhos de 4 a 10 annos de idade, que pagam a												
		Passagem por não ter direito a subsidio por ser nados no Brazil												
744	11	Manoel de Freitas	Campanario		Solt.	"	"	32	1				1	

Em outros casos, como assinalado no mencionado vapor *La Plata*, o capitão usava de um simples sinal para indicar as relações parentais.

Vapor La Plata, Not. 1789, 30/10/1882. Lisboa – Rio de Janeiro. f.1v



Foram encontrados casos também em que o relatório está envolto pela capa da hospedaria da Ilha das Flores**,** onde se lê informações sobre o nome do intérprete, vapor, procedência, saúde dos passageiros, mortalidade, nascimento e observações gerais. Como exemplo, citamos o *Vapor Danube*, de 25/04/11902, RV7880.



Vapor Danube, Not. 7880, 25/04/1902. f.1v

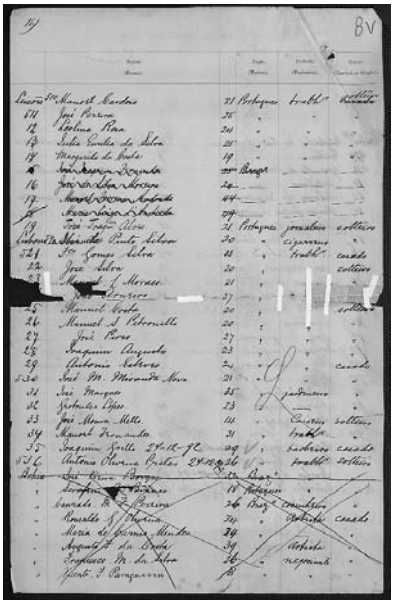
Enfim, são inúmeras as discrepâncias entre as relações de vapores, caracterizando uma diversidade enorme de tipos, o que, se por um lado, dificulta a consulta, por outro, a particulariza dentro do conjunto de fontes existentes neste fundo documental.

O fato de ser um documento de cunho pessoal do capitão, contendo suas preocupações e interesses, possibilita, no cotejamento com outras fontes como os relatórios ministeriais ou relatórios consulares, entrever as formas de burla da legislação e mesmo os interesses que estavam em jogo no negócio da e/imigração.

Importa dizer ainda que, na amostra construída, não foram verificadas observações sobre o estado de saúde dos passageiros ou ocorrências durante a viagem, nem mesmo nas relações em que há espaço para informações sobre esses pontos.

Chama atenção também a imprecisão das informações sobre o destino desses imigrantes, levando-se em consideração que o porto de desembarque nem sempre seria o destino final deles, da mesma forma que a análise dos portos de procedência denunciaria muitas vezes rotas ilegais de saída de emigrantes dos seus países de origem. No *vapor Danube*, são verificados esses dois problemas: por um lado, portugueses saindo de Portugal, por Vigo; de outro, algumas observações sobre o "destino" do imigrante.

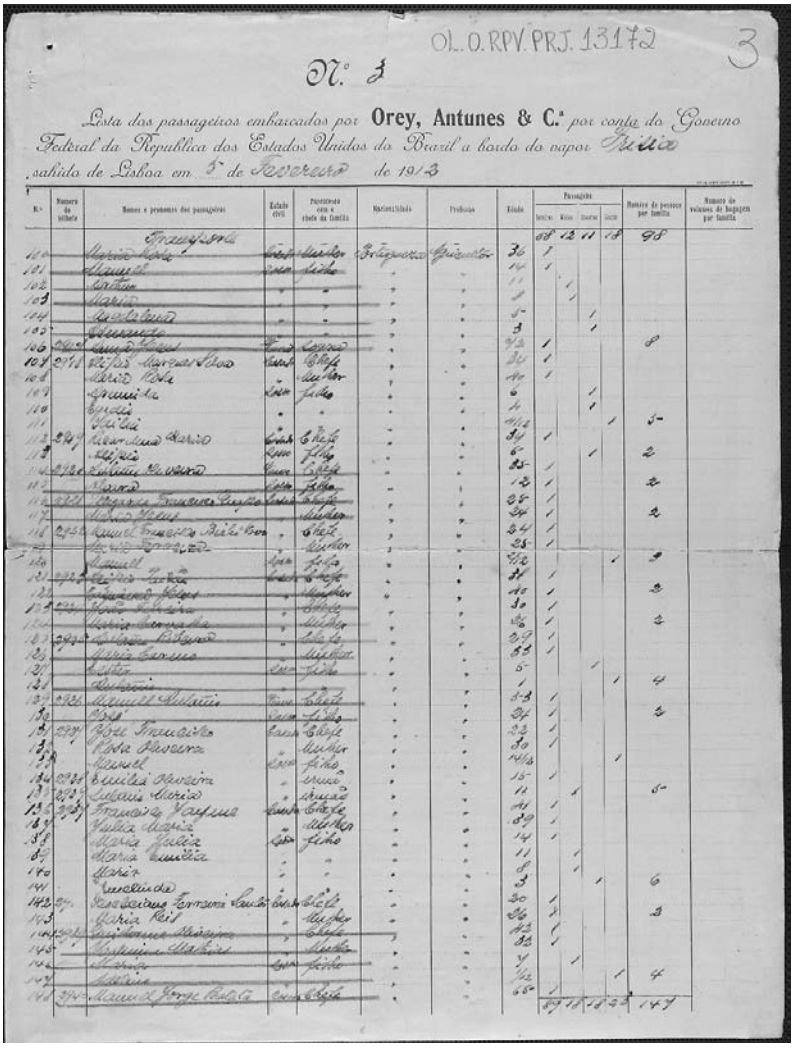
Vapor Danube, Not. 7880, 25/04/1902. Southampton – Rio de Janeiro, f.2



2.3.2. Do estado de conservação

Uma relação pode apresentar sérios problemas quanto ao seu estado de conservação, que dificulte ou mesmo impeça o manuseio, como o caso do *vapor Tamar*, de 20/12/1892, RV 4905 (9 folhas), que apresenta cortes, rasgos, rabiscos e até mesmo a incompletude dos dados devido ao fato da folha 9 ter-se perdido (o que pode ter ocorrido devido ao próprio manuseio). Ou o *vapor Frísia*, (RV 13172) já citado, que apresenta 79 nomes riscados, sem nenhuma explicação para tal. Como interpretar esses sinais, que podem ser obra de algum funcionário do próprio porto, ou outro que riscou ao contar ou procurar nomes para emitir certidão, ou ainda, por conta de pagamento de passagens?[9] A documentação exige reflexão apurada dessas questões.

Vapor Frísia, Not. 13172, 20/02/1912. Amsterdã – Rio de Janeiro, f.3


OL. O. RPV. PRJ. 13172
3
N.º 3
Lista dos passageiros embarcados por Orey, Antunes & C.ª por conta do Governo Federal da Republica dos Estados Unidos do Brazil a bordo do vapor Frisia
sahido de Lisboa em 5 de Fevereiro de 1913

3. OUTRAS QUESTÕES

A importância das relações de vapores enquanto fonte, não se esgota na sua diversidade tipológica. Encontra-se, principalmente, na riqueza de questões que oferece à problematização do assunto.

Um desses temas, as particularidades que envolvem os carregamentos de imigrantes, podem ser vislumbrados sinuosamente na análise das fontes e que, ao extrapolar os dados numéricos obtidos, permite situar a questão numa perspectiva mais ampla, um contexto internacional de transferência dos capitais do tráfico de escravos africanos, desenvolvimento e expansão do capitalismo nas Américas.

De modo similar, é possível pensar no problema dos subsídios, uma vez que é comum a sinalização dos emigrantes que receberam esse auxílio.

As fontes acusam também o problema da re-emigração e falsificação de passaportes, visto o número relativamente alto de "brasileiros", emigrando de Portugal, como identificado nos vapores Tamar, Danube, Belgrano e Clyde (RV 13206)[10].

Outra questão interessante que o exame das fontes propicia diz respeito às formas de sociabilidade desenvolvidas por emigrantes de diferentes nacionalidades embarcados no mesmo vapor e a reflexão acerca dos momentos que antecederam à emigração, pois parece comum o caso de indivíduos e até mesmo famílias que, relacionadas nas listagens têm seus nomes precedidos da anotação "não embarcou".

Ora, se é óbvio que não vão constar de nenhuma estatística emigratória, deixam no ar algumas perguntas. Esses dados, difusos nas fontes, abrem o campo da pesquisa para a especulação, apontando para outras histórias sobre a e/imigração – tentativas fracassadas, empecilhos legais de última hora, medo etc., coisas que certamente não podem ser quantificadas, mas permitem uma reflexão mais apurada e abrangente do processo emigratório.

É possível, ainda, refletir sobre o movimento frenético de pessoas que, com os objetivos mais variados, cruzaram o Atlântico num contexto histórico de profunda transformação – pessoas com mais de 60 anos, menores desacompanhados, mulheres em diversas situações, homens jovens no esplendor da idade. Enfim, seres humanos que, muitas vezes, em decisões desesperadas, ou crentes em futuro melhor num país distante, submeteram-se à violenta dialética desenraizamento-enraizamento, que tão bem caracteriza o fenômeno emigratório, tema com o qual ainda nos identificamos e, por conseguinte, dos mais atuais na historiografia contemporânea.

FONTES

AN/DPMAF – Notação 1789 (vapor *La Plata*).
AN/DPMAF – Notação 1723 (vapor *Senegal*)
AN/DPMAF – Notação 1802 (vapor *Copérnicus*)
AN/DPMAF – Notação 4812 (vapor *Clyde*)
AN/DPMAF – Notação 4863 (vapor *Cordovan*)
AN/DPMAF – Notação 49/03 (vapor *Malange*)
AN/DPMAF – Notação 4905 (vapor *Tamar*)
AN/DPMAF – Notação 7880 (vapor *Danube*)
AN/DPMAF – Notação 8040 (vapor *Belgrano*)
AN/DPMAF – Notação 8121 (vapor *Atlantique*)
AN/DPMAF – Notação 7962 (vapor *Nile*)
AN/DPMAF – Notação 13172 (vapor *Frísia*)
AN/DPMAF – Notação 13186 (vapor *Hamburgo*)
AN/DPMAF – Notação 13206 (vapor *Clyde*)
AN/DPMAF – Notação 13423 (vapor *Holandia*)

BIBLIOGRAFIA

LOBO, Eulália (2001), *Imigração Portuguesa no Brasil*, São Paulo: Hucitec.

PEREIRA, Miriam Halpern (2002), *A política portuguesa de emigração (1850-1930)*, Bauru: EDUSC.

NOTAS

1 Tal projeto prevê a criação de um portal autônomo na Internet, no qual constem as listagens dos imigrantes portugueses vindos para o Brasil a partir de 1822, cuja base de dados contemplará os seguintes itens: nome, idade, sexo, naturalidade, estado civil, nível de alfabetização, profissão, acompanhantes, destino no Brasil. No Brasil, em decorrência de um convênio firmado entre a FAPERJ e o CEPESE no ano de 2005, importantes historiadores brasileiros estão envolvidos nesse projeto.

Destaque-se que do ponto de vista dos pesquisadores portugueses, o projeto pretende ampliar os conhecimentos sobre o volume dos efetivos migratórios de portugueses para o Brasil; o âmbito sócio-demográfico dos imigrantes portugueses de diferentes regiões de origem; a comparação dos ritmos imigratórios com as conjunturas sócio-econômicas; o impacto sócio-demográfico da imigração portuguesa no Brasil e o refluxo migratório; e, finalmente, a importância da emigração portuguesa para a formação do Brasil contemporâneo. Já do ponto de vista dos pesquisadores brasileiros, além das questões mencionadas, as ambições atingem outros níveis específicos, que também precisam de investigação, como a vida do imigrante, as relações com a sociedade envolvente, os laços com os estados brasileiros e português, a atuação no cenário nacional nas diversas instâncias ou a sua imagem na opinião pública do país.

2 Devido ao elevado número de consultas por parte de pesquisadores, visando principalmente a emissão de certidões, esse conjunto documental perdeu sua organização original, necessitando urgente reorganização e reparos, pois, decorrência do grande manuseio, encontra-se em péssimo estado de conservação.

3 Aonde encontra-se a documentação relativa à Repartição Central, especialmente os dados sobre a movimentação do porto. Vale dizer que a administração do porto somente foi criada em 1896.

4 PEREIRA, 2002.

5 De acordo com o capitão F.M. Watson existiam 512 passageiros no vapor, dos quais 219 em trânsito, os demais 293 desembarcaram no porto do Rio, e desses muito provavelmente pelo indicado na Rv, 217 eram portugueses,conforme o quadro:

1.ª CLASSE	2.ª CLASSE	3.ª CLASSE	TOTAL
30	9	254	293
8	77	134	219
38	86	388	512

6 PEREIRA, 2002.

7 Dentro da amostra construída só foi verificado o uso da expressão estado civil em 1912. Anteriormente usava-se apenas "estado".

8 Outro paquete do mesmo ano, o vapor *Clyde*, RV. 4812, traz no alto da folha o timbre da Cia. marítima de navegação "Royal Mail Steam Packet company", sem nenhuma referência à nova situação política do país.

9 Folhas rasgadas e digitalização ruins também prejudicam a interpretação do documento. Estes casos foram verificados também nos vapores *Hamburgo*, not. 13186, e *Cordovan*, not. 4863.

[10] No *vapor Tamar*, not. 4905, de 1892, Rufina Maria das Dores, 38 anos, viúva, e sua filha Adelaide, de 4 anos, ambas brasileiras, estão voltando para o Brasil. *No vapor Danube*, outro caso parecido: Albertina Pacheco Loureiro, 22 anos, portuguesa, casada, viajava acompanhada dos filhos Lucília, 2 anos, brasileira, e de Aurora, 1 ano, e portuguesa. Esse vapor registra ainda dois casos semelhantes ao de Albertina: José Gonçalves, 37 anos, português, agricultor e casado com Antônia Sardinha, 27 anos, viajavam com os filhos Maria Gonçalves, 8 anos e Joaquim, 4 anos e brasileiro; Já Joaquina Henriques Gentil, 27 anos, portuguesa, casada, estava emigrando para o Brasil em companhia de seus dois filhos brasileiros, de 5 e 4 anos respectivamente, e da filha portuguesa de dois anos. Outro vapor que registra casos semelhantes é o *Belgrano*, not. 8040, que traz muitos emigrantes açorianos, um dos casos é Francisco José de Faria, 37 anos, português, artista, casado com Maria Angela, 27 anos, portuguesa que viajavam acompanhados dos filhos Francisco, 10, Arnaldo, 9, Julieta, 8 e Judithe 1 ano, todos brasileiros. Caso semelhante também é registrado no vapor *Clyde*, not 13206, vejamos: (o casal) Abel Augusto Ramos, 31 anos, proprietário, casado com Augusta Ramos, doméstica, 31 anos e pais de Horácio e Clotilde, ambos brasileiros, de 3 e 2 anos respectivamente. Nesse mesmo vapor anotam-se dois outros casos de brasileiros retornando ao Brasil, como Francisco Soares Mesquita, 55 anos, comerciante ou comerciário, viuvo e seu filho Manoel, de 15 anos, ambos brasileiros. Este também foi o caso do rapaz José Maria, 16 anos, brasileiro.